

## **PERLINDUNGAN HUKUM JAMINAN SOSIAL TERHADAP TENAGA KERJA PADA JASA TRANSPORTASI ONLINE**

**Subakdi dan Andriyanto Adhi Nugroho**

Fakultas Hukum, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta  
[helmifakhrozi@upnvj.ac.id](mailto:helmifakhrozi@upnvj.ac.id)

### **Abstract**

*This research emphasizes Today the company engaged in digital is very rapidly developing, one of them is a digital company in the field of transportation. Drivers of online transportation generally carry out professions in the informal sector through partnership with companies. The relationship that arises between the driver and the company that is not based on work relations has implications for the non-enactment of Law No. 13 of 2003 concerning Labor, This research provides a deeper understanding of how social security legal protection is accepted by online drivers. The research method in this study is normative with a case approach. The results of this study show first, the partnership-based Transportasi service company has not provided social security protection for its partner workers. Second, the regulation in partnership-based labor social security is not clearly regulated in the legislation so that the reason is used as the basis of the online transportation company to not implement social security workers.*

**Keywords:** *Law Protection, Sosial Guarantee, Online Transportation*

### **Abstrak**

Dewasa ini perusahaan yang bergerak dibidang digital sangat berkembang pesat, salah satunya perusahaan digital pada bidang transportasi. Para pengemudi transportasi daring (*online*) umumnya menjalankan profesi pada sektor informal melalui hubungan kemitraan dengan perusahaan. Hubungan yang timbul antara pengemudi dengan perusahaan yang tidak dilandasi dengan hubungan kerja berimplikasi pada tidak berlakunya Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Penelitian ini memberikan pemahaman lebih dalam mengenai bagaimana perlindungan hukum jaminan sosial yang diterima oleh pengemudi daring (*online*). Metode penelitian dalam penelitian ini adalah normatif dengan pendekatan kasus. Hasil penelitian ini menunjukkan pertama, perusahaan jasa Transportasi yang berbasis kemitraan belum memberikan perlindungan jaminan sosial bagi mitra pekerjanya. Kedua, Regulasi dalam jaminan sosial tenaga kerja berbasis kemitraan tidak diatur secara jelas dalam peraturan perundang-undangan sehingga alasan tersebut dijadikan dasar perusahaan transportasi online untuk tidak menerapkan jaminan sosial tenaga kerja.

**Kata kunci:** Perlindungan Hukum, Jaminan sosial, Transportasi Online

## PENDAHULUAN

Perkembangan yang pesat dibidang transportasi daring di Indonesia dimulai dengan kemunculan beberapa perusahaan-perusahaan pelopor. PT Aplikasi Karya Anak Bangsa dengan aplikasi Gojek adalah pembuka jalan pertama di Indonesia. Tidak berselang lama perusahaan lainnya yang bergerak dibidang yang sama ikut mewarnai perkembangan dalam persaingan usaha transportasi online.

Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 (UUD NRI 1945) menyatakan bahwa negara Indonesia adalah negara hukum (*rechtstaat*). Kerangka Indonesia sebagai negara hukum ini dimaknai salah satunya dengan mewujudkan amanat sila yang kelima Pancasila yang menekankan kepada keadilan sosial termasuk dalam bidang keadilan hubungan kerja. Secara definitif digambarkan bahwa hubungan kerja merupakan hubungan yang terjalin antara pengusaha dan pekerja yang didasarkan perjanjian kerja baik dalam waktu tertentu maupun tidak tentu yang mengandung adanya unsur upah, perintah, dan pekerjaan. (Irsan, 2005: 104) Instrumen hukum sebagai landasan yang utama, UUD NRI 1945 pasal 27 ayat (2) yang berbunyi: "Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan". Instrumen-instrumen hukum yang ada diwujudkan untuk menjamin hak atas pekerjaan dan kehidupan yang layak bagi kemanusiaan sebagaimana amanat konstitusi sendiri. Secara umum, hak-hak yang coba dilindungi oleh hukum itu sendiri terhadap pekerja antara lain meliputi: (i) hak jaminan atas keselamatan dan kesehatan kerja; (ii) hak atas upah yang layak; serta (iii) jaminan sosial bagi pekerja. Perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang teknologi yang telah disebutkan mampu menjalin ratusan ribu hubungan kemitraan dengan pengemudi. Secara

teoritis, pengertian dari hubungan kemitraan adalah:

"Kemitraan adalah suatu strategi bisnis yang dilakukan oleh dua pihak atau lebih dalam jangka waktu tertentu untuk meraih keuntungan bersama dengan prinsip timbal balik saling membutuhkan dan saling membesarkan. Karena merupakan strategi bisnis maka keberhasilan kemitraan sangat ditentukan oleh adanya kepatuhan di antara yang bermitra dalam menjalankan etika bisnis." (Muhammad Jafar Hafsah, 1999)

Dalam hukum perdata, hubungan kemitraan dalam perjanjian kemitraan tunduk kepada bentuk persekutuan perdata yang diatur pada pasal 1618 KUH Perdata sampai dengan Pasal 1641 KUH Perdata. Selain daripada itu secara spesifik terdapat Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1997 tentang Kemitraan (PP Kemitraan). Selain daripada itu sebagai bagian daripada perjanjian hubungan kontraktual atau *verbentis* yang menimbulkan perikatan antara kedua belah pihak maka terhadap para pihak berlaku asas-asas perjanjian pada umumnya serta wajib memenuhi syarat sahnya perjanjian sebagaimana termaktub dalam pasal 1320 KUHPerdata, dan perjanjian kemitraan tersebut yang dibuat secara sah akan berlaku sebagai undang-undang bagi pihak yang membuatnya asas pastasunservanda Pasal 1338 KUHPerdata.

Dalam tataran praktis, hubungan kemitraan yang terjalin antara pengemudi dan perusahaan menimbulkan suatu problema tersendiri. Keberadaan kemitraan ini memiliki pengertian yang berbeda dengan yang diatur dengan PP Kemitraan. Pada pasal 2 dinyatakan: "Kemitraan dalam rangka keterkaitan usaha diselenggarakan melalui pola-pola yang sesuai dengan sifat dan tujuan usaha yang dimitrakan dengan diberikan peluang kemitraan seluas-luasnya

kepada Usaha Kecil, oleh Pemerintah dan dunia usaha.” Pengertian ini mengatur pihak-pihak yang berkedudukan sebagai sebuah perusahaan baik berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum. Namun dalam bentuk hubungan kemitraan transportasi *online* menempatkan pihak perusahaan yang bermitra dengan orang perseorangan. Oleh karena hubungan yang bermitra dengan orang-perseorangan ini, perikatan yang dibentuk acap kali erat diasosiasikan dalam bentuk hubungan ketenagakerjaan antara majikan dan pekerja. Eratnya kedua hal ini akhirnya menimbulkan suatu tuntutan dalam pemenuhan perlindungan terhadap mitra perseorangan tersebut, salah satunya pada bidang jaminan sosial yang merupakan bagian dari pemenuhan hak dari hukum ketenagakerjaan.

Menurut Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (UU BPJS), jaminan sosial diselenggarakan oleh Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS). Bentuk daripada jaminan sosial yang diberikan oleh negara adalah BPJS Kesehatan yang berlaku umum untuk seluruh rakyat, serta BPJS Ketenagakerjaan yang merupakan hak pekerja. BPJS Ketenagakerjaan terdiri atas 4 (empat) program, yaitu: (i) jaminan kecelakaan kerja; (ii) jaminan hari tua; (iii) jaminan pensiun; dan (iv) jaminan kematian. Hubungan kemitraan yang menjunjung tinggi asas kesetaraan serta upaya hubungan yang memberikan ‘simbiosis mutualisme’ kepada para pihak, maka tidak ada kedudukan yang menempatkan salah satu pihak sebagai pemberi kerja dan yang lain adalah pekerja. Sehingga perusahaan tidak berkewajiban mendaftarkan pengemudi sebagai peserja BPJS Ketenagakerjaan sebagaimana yang diatur dalam pasal 15 ayat (1) UU BPJS. Disamping itu, kebutuhan terhadap Jaminan sosial bagi ketenagakerjaan bagi para pengemudi menjadi suatu urgensi,

sebab hingga 2017 angka kecelakaan lalu lintas Indonesia masih sangat tinggi, yaitu mencapai 1 juta insiden setiap harinya dengan didominasi oleh usia-usia produktif. Keberadaan resiko ini bahkan juga berpotensi memberikan pemiskinan sebesar 6,7% kepada keluarga korban kecelakaan yang meninggal.

## METODE PENELITIAN

Metode dalam penelitian ini adalah penelitian hukum yang bersifat normatif. Metode pendekatan yang akan digunakan dalam penelitian ini, yaitu pendekatan yuridis normatif dalam bentuk pemahaman norma, kaidah dan asas dengan studi kepustakaan. Penelitian ini menggunakan data dasar berupa data sekunder, yaitu diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku-buku dari berbagai literatur yang berhubungan dengan objek penelitian. Sifat dari penelitian ini adalah deskriptif yaitu dengan mengungkapkan kebenaran hukum terkait perlindungan jaminan sosial pengemudi transportasi daring sebagai tenaga kerja diluar hubungan kerja.

## PERMASALAHAN

Berdasarkan argumentasi yang dikemukakan dalam latar belakang tulisan yang telah dikemukakan maka penulis menitik beratkan pada dua permasalahan pertama, Bagaimana perlindungan hukum jaminan sosial terhadap pekerja jasa Transportasi online ? kedua, Bagaimana regulasi jaminan sosial tenaga kerja yang berbasis kemitraan menurut peraturan perundang-undangan ?

## PEMBAHASAN

### Perlindungan Hukum Jaminan Sosial Tenaga Kerja pada Jasa Transportasi Online

Dengan bertambahnya jumlah penduduk yang tinggi di perkotaan tidak berbanding lurus antara penawaran tenaga kerja yang tersedia dalam hal ini sektor

informal menjadi katup penyelamat akibat kelangkaan pekerjaan. Jika kita mengacu pada data Badan Pusat Statistik (BPS) berdasarkan status pekerjaannya, sebanyak 52 juta jiwa (42,97 persen) penduduk yang bekerja di kegiatan formal pada Agustus 2017. Sementara penduduk yang berkerja di sektor informal pada Agustus 2017 mencapai 69,02 juta jiwa (57,03 persen). tidak menentu yaitu di sektor informal. (Chriss dan Tajudin Noer Effendi, 1996)

Dewasa ini dapat kita lihat salah satu pekerja dalam sektor informal, yakni jasa transportasi *online*. Dalam penelitian Organisasi Perkumpulan Prakarsa (2017) menemukan fakta bahwa pengemudi transportasi *online* belum menikmati kerja layak dan mereka masih berstatus pekerja informal meskipun diposisikan sebagai mitra. Peningkatan pendapatan setelah menjadi pengemudi transportasi *online* tidak dibarengi dengan kemajuan hubungan kerja dan aspek perlindungan terhadap pekerja atas kinerjanya sebagai pengemudi. Di sisi lain, nilai aset perusahaan penyedia aplikasi transportasi *online* naik tajam hingga puluhan triliun rupiah.

Ada beberapa kondisi pengemudi transportasi *online* yang berhasil dirangkum Prakarsa dalam hasil surveinya di tahun 2017. Pertama, jam kerja pengemudi transportasi *online* yang tidak wajar. Kedua, pendapatan tidak sebaik yang diberitakan. Peningkatan pendapatan transportasi *online* apabila dikonversi ke pendapatan bersih ternyata tidak signifikan jika dibanding dengan pengorbanan jam kerja lantaran biaya operasional transportasi *online* dari juga tinggi. Ketiga, lemahnya perlindungan kerja. Mengacu pada Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), sepeda motor tidak termasuk dalam kategori transportasi umum. Hal tersebut merupakan diskursus tersendiri dalam permasalahan transportasi roda dua. Selain itu, jumlah kecelakaan lalu lintas tertinggi

di Indonesia masih bersumber dari kendaraan roda dua. Keempat, kesenjangan hubungan kerja. Adanya kesenjangan hubungan yang tinggi antara pemilik penyedia aplikasi dengan pengemudi transportasi *online* atau mitra. Karenanya pengemudi transportasi *online* tidak dapat menuntut hak-haknya sebagai pekerja dan mereka terkondisikan dengan status pekerja pada sektor informal karena hubungan kerjanya berupa mitra. Kelima, jaminan sosial kesehatan dan ketenagakerjaan seperti BPJS belum memadai. Pengemudi Transportasi *online* sebagian besar tidak memiliki jaminan sosial apapun sebagai pengemudi ojek online. Dari mereka yang memiliki jaminan sosial, sebagian besar merupakan peserta jaminan kesehatan nasional baik secara mandiri maupun peserta penerima bantuan iuran dari pemerintah. Hanya sebesar 23% pengemudi transportasi *online* yang memiliki jaminan kecelakaan, tetapi kepemilikan jaminan tersebut pun berasal dari tempat mereka bekerja sebelumnya. Artinya jaminan sosial tersebut bukan dilakukan oleh perusahaan aplikasi transportasi online. Pengemudi hanya mendapatkan asuransi pada kondisi ketika mereka melakukan pekerjaannya mengangkut penumpang atau sedang menjemput pesanan. sedangkan ketika mereka berkendara dalam keadaan tidak sedang melaksanakan tugasnya sebagai pengemudi, mereka tidak mendapatkan asuransi kecelakaan. Fakta menunjukkan prioritas pemerintah mencapai *universal health coverage* perlu mendapat perhatian serius dalam hal sektor transportasi *online* atau sektor informal lainnya.

Dalam upaya merencanakan sistem yang bersifat efektif efisien serta dapat dilakukan dengan fleksibilitas yang baik bagi pekerja pada sektor informal. Menitik beratkan pada mekanisme pembiayaan yang dapat digunakan dengan baik oleh sumberdaya merupakan suatu persoalan yang harus diselesaikan secara kritis.

Pengaturan dan berbagai kondisi pemanfaatan sumberdaya pekerja informal pada beberapa pengalaman internasional dalam berbagai bentuk telah dilakukan baik pada sistem pengaturan dan sistem pembiayaan serta terutama pada kinerja kelembagaan

Penelitian Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia menyebut Go-Jek berkontribusi Rp 8,2 triliun rupiah per tahun dalam perekonomian nasional melalui penghasilan Mitra Pengemudi dan penghasilan Mitra Pengemudi meningkat 44% setelah bergabung dengan Go-Jek. Namun, fenomena tersebut tidak dibarengi dengan payung hukum yang memadai dan dalam realitasnya pengemudi transportasi *online* belum menikmati kerja layak terutama dalam jaminan sosial.

Banyaknya konflik antara pelaku penyedia transportasi menyebabkan risiko pekerjaan sebagai pengemudi transportasi *online* tergolong tinggi. Pengemudi transportasi *online* juga tidak terlepas dalam menghadapi risiko tinggi kecelakaan di jalanan. Pengemudi transportasi *online* hampir separuhnya tidak memiliki jaminan sosial apapun. Merespon hal tersebut, pemerintah melalui BPJS mengeluarkan kebijakan yakni BPJS Ketenagakerjaan mengklasifikasikan sektor informal yaitu pada kategorisasi bukan Penerima Upah (BPU). Menurut BPJS Ketenagakerjaan, pekerja yang kategori di luar hubungan kerja atau berbasis kemitraan tidak termasuk penerima upah diantaranya yaitu pengemudi ojek transportasi online.

Perwujudan amanah Pasal 34 UUD NRI Tahun 1945 diaktualisasikan oleh pemerintah dengan menerapkan dan melaksanakan Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN) BPJS Ketenagakerjaan. Adapun tujuan dari didirikannya BPJS adalah dalam upaya memberikan perlindungan bagi seluruh tenaga kerja untuk mengatasi risiko yang akan dihadapi pada kondisi yang tidak dapat diduga.

Adapun penyelenggaraan BPJS berbasis pada mekanisme asuransi jaminan sosial.

Badan Usaha Milik Negara pada sektor perusahaan asuransi yang berbasis sosial atau gotong royong merupakan aktualisasi dari pelaksanaan Undang-undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja. Dasar dari asuransi tersebut adalah keadilan sehingga menjadi peserta asuransi ketenagakerjaan dapat dilakukan bukan hanya pada sektor formal namun juga dapat pada sektor informal. Dalam Pasal 28 H Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menekankan bahwa tenaga kerja berhak atas jaminan sosial tenaga kerja yang memungkinkan pengembangan dirinya secara utuh sebagai manusia yang bermartabat. (Abdillah Siti Ummu dan Sri Anik, 2015: 560)

Jaminan sosial substansinya ada yang bersifat panjang dan bersifat jangka pendek, kategorisasi jangka panjang yaitu jaminan hari tua, kematian, pemutusan hubungan kerja dan jaminan pensiun. Pendanaan jaminan sosial berbasis gotong royong yang dilakukan secara bersama-sama oleh masyarakat dengan upaya paksa jika menjadi anggota jaminan sosial tersebut. Jaminan sosial yang bersifat reguler dilakukan hanya kepada yang mampu dan mau membayar tidak ada prinsip gotong royong. Pemaksaan iuran jaminan sosial seperti pada pajak merupakan keharusan untuk keberlanggannya mekanisme pasar (tidak ada pemaksaan) gagal memenuhi tujuan jaminan sosial. Asuransi komersial hanya bisa memberikan jaminan kepada yang mau dan mampu membeli saja. (Joni Emirjon, 2005: 9)

Jumlah pekerja sektor informal mencapai 72,67 juta jiwa. Walaupun sudah banyak kelompok informal yang terjamin pada kelompok Penerima Bantuan Iuran (PBI) Pusat dan Daerah dan Bukan Pekerja. Pekerja informal memberi andil dalam partisipasi terlaksananya secara baik skema

ketenagakerjaan. Pemerintah dewasa ini Melalui skema kepesertaan sukarela dengan jaminan kecelakaan kerja atau jaminan kematian melakukan upaya memberikan iuran yang lebih rendah. Berdasarkan data BPJS Kesehatan, target kepesertaan JKN pada tahun 2019 adalah 254 juta jiwa (95% dari perkiraan penduduk Indonesia tahun 2019), melihat dari angka pada saat ini nampak target tersebut masih hamper mustahil untuk dicapai.

Dalam upaya mendorong partisipasi aktif peningkatan kepesertaan tenaga kerja informal jaminan sosial tenaga kerja. BPJS Ketenagakerjaan menargetkan jumlah peserta dari sektor informal mencapai 2,4 juta jiwa pada tahun 2018 atau tambahan 700.000 peserta. Target tersebut akan dicapai dengan sistem keagenan. Lebih lanjut berbagai program dalam BPJS Ketenagakerjaan untuk Sektor Informal, yakni: Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK); Jaminan Kematian (JK) dan Jaminan Hari Tua (JHT)

Penyelenggaraan Jaminan Sosial yang dikelola oleh BPJS harus berperan aktif dalam upaya perwujudan aspirasi perlindungan ketenagakerjaan yang akan berdampak positif terhadap usaha-usaha peningkatan disiplin kerja dan peningkatan produktivitas tenaga kerja. Pemberi Kerja sebelum berlakunya Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan di dalam Pasal 1 angka 1 juga mengatur tentang Jaminan Sosial. Jaminan Sosial Tenaga kerja ini awal mulanya merupakan suatu perwujudan dari Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 1997 yang dituangkan dalam Pasal 3, yang menyatakan bahwa: (Jemikan, 2018: 110)

“Perusahaan wajib menyelenggarakan program Asuransi Tenaga kerja baik dengan mempertanggungkan tenaga kerjanya yang bekerja dalam suatu ikatan kerja dengan perusahaan dalam program asuransi kecelakaan kerja dan asuransi kematian, maupun dengan

memenuhi kewajibannya dalam program tabungan hari tua kepada badan penyelenggara”. (Imam Soepomo, 1992: 180)

Perwujudan pencapaian partisipasi dalam upaya peningkatan dan penciptaan ketenangan serta kemantapan dalam bekerja kepada perusahaan dimana pekerja melaksanakan tugasnya. Pemerintah melalui BPJS memberikan kewajiban kepada perusahaan untuk mendaftarkan pekerja tersebut dalam anggota jaminan sosial BPJS baik dalam bentuk jaminan kesehatan maupun dalam bentuk risiko kecelakaan serta bahkan kematian pekerja.

Permasalahan yang dialami pekerja sektor informal adalah akses keuangan yang minim dan pemahaman terhadap jaminan sosial yang tidak mumpuni sebagai tantangan bagi BPJS ketenagakerjaan melakukan perbaikan dalam rekrutmen peserta serta memperluas cakupan kepesertaan dengan tidak mempersulit pendaftaran kepada pekerja. BPJS Ketenagakerjaan juga melakukan berbagai kerjasama dengan berbagai pihak, salah satunya dengan GO-JEK penyedia layanan *on-demand* berbasis aplikasi yang terdapat di Indonesia dan Bank Mandiri yang memberikan kemudahan fasilitas bagi pekerja untuk melakukan pembayaran iuran peserta. Sebagai salah satu upaya percepatan pencapaian target kepesertaan nasional dalam jaminan sosial di Indonesia.

### **Analisis Regulasi Jaminan Sosial Tenaga Kerja Berbasis kemitraan Pada Transportasi Online**

Indonesia menargetkan tahun 2019 seluruh penduduk mendapatkan jaminan kesehatan. Akan tetapi, Data Sistem Monitoring dan Evaluasi Dewan Jaminan Sosial Nasional (Sismonev DJSN) di September 2017, menunjukkan jumlah peserta Jaminan Kesehatan Nasional-Kartu Indonesia Sehat (JKN-KIS) baru mencapai 69,72%. Artinya, masih terdapat 30,3%

yang belum memiliki jaminan kesehatan. (Muttaqien, 2017)

Setelah pemberlakuan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial, praktis jaminan sosial bagi pekerja di Indonesia menjadi domain BPJS. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat hingga Agustus 2017 di Indonesia sebanyak 69,02 juta jiwa (57,03%) pekerja berada di sektor informal. Sayangnya Undang-undang BPJS tidak mengatur kedudukan pekerja informal. Padahal dalam Pasal 28H ayat (3) UUD NRI 1945 disebutkan bahwa setiap orang berhak memperoleh jaminan sosial. Pasal 3 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan juga menyatakan bahwa UUD NRI 1945 merupakan hukum dasar dalam Peraturan Perundang-undangan.

Dalam kedudukannya sebagai konstitusi dasar, UU BPJS harus sesuai dengan Pasal 28H ayat (3) UUD NRI 1945 tersebut. Adapun ketidaksesuaian itu UU BPJS hanya memahami pekerja sebagai

“Setiap orang yang bekerja dengan menerima gaji, upah, atau imbalan dalam bentuk lain.” Hal ini berbeda dengan pemahaman pekerja yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja (UU Jamsostek). Pasal 1 UU Jamsostek memahami pekerja sebagai setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan, baik di dalam maupun di luar hubungan kerja, guna menghasilkan barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat”.

Terkait tenaga kerja luar hubungan kerja yang disebut dalam UU Jamsostek, dapat diperoleh penjelasannya dalam Permenakertrans No. 24 Tahun 2006 yang mengacu pada UU Jamsostek. Disebutkan bahwa:

“Tenaga kerja yang melakukan pekerjaan di luar hubungan kerja atau informal adalah tenaga kerja yang melakukan kegiatan ekonomi tanpa dibantu orang lain (berusaha sendiri tanpa buruh atau pekerja).” Dalam penjelasan selanjutnya secara eksplisit bahwa tenaga kerja jenis ini adalah, “Orang yang berusaha sendiri atau tenaga kerja yang melakukan pekerjaan di luar hubungan kerja pada umumnya melakukan usaha-usaha pada ekonomi informal.” Bahwasannya mayoritas pekerja di Indonesia dewasa ini berada di sektor informal”.

Dari data yang dilansir BPS tersebut, bisa dihitung untuk tahun 2017 jumlah pekerja informal di Indonesia 69,02 juta jiwa (57,03 persen). Indonesia selalu punya pekerja sektor informal melebihi setengah dari jumlah total pekerja aktif. Hal ini dikarenakan Indonesia negara berkembang. Menilik kondisi pekerja sektor informal seperti telah dipaparkan di atas, perlu adanya regulasi yang mengakomodasi pekerja informal supaya memperoleh kesejahteraan dan kepastian hukum. Seperti diamanatkan oleh UUD NRI 1945 Pasal 34 angka (2), “Negara mengembangkan sistem jaminan sosial bagi seluruh rakyat dan memberdayakan masyarakat yang lemah dan tidak mampu sesuai dengan martabat kemanusiaan.” Selain itu, dasar hukum penyelenggaraan program jaminan sosial ketenagakerjaan bagi tenaga kerja yang melakukan pekerjaan di luar hubungan kerja dapat kita lihat dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor: PER-24/MEN/VI/2006 tentang Pedoman Program Jaminan Sosial Tenaga Kerja yang Melakukan Pekerjaan di Luar Hubungan Kerja.

Dalam hal ini transportasi *online* merupakan hubungan perjanjian yang bersifat kemitraan bukan hubungan kerja oleh karenanya perusahaan dibebaskan dari

kewajiban untuk memenuhi upah minimum, uang lembur, jaminan sosial (kesehatan, pensiun, dan ketenagakerjaan, serta tunjangan hari raya). Serta sebagaimana diketahui bahwa partisipasi pekerja informal dalam jaminan sosial hanya bersifat sukarela. Namun, pada dasarnya setiap orang, selain Pemberi Kerja, Pekerja, dan Penerima Bantuan iuran, yang memenuhi persyaratan kepesertaan dalam program Jaminan Sosial wajib mendaftarkan dirinya dan anggota keluarganya sebagai Peserta kepada BPJS, sesuai dengan program Jaminan Sosial yang diikuti. Oleh karena itu, pengemudi transportasi *online* wajib mendaftarkan diri sendiri sebagai peserta kepada BPJS. Pengemudi transportasi *online* termasuk sebagai peserta bukan penerima upah. Lebih lanjut, mengenai program jaminan sosial mana yang wajib diikuti sebagai peserta bukan penerima upah, dapat dilihat dalam masing-masing ketentuan peraturan perundang-undangan, antara lain sebagai berikut:

a) Jaminan Kecelakaan Kerja dan Jaminan Kematian

“JKK dan JKM wajib diikuti oleh peserta bukan penerima upah. Peraturan Pemerintah Nomor Kematian (PP JKK-JKM)

Pasal 4 PP JKK-JKM

- (1) Setiap Pemberi Kerja selain penyelenggara negara wajib mendaftarkan dirinya dan Pekerjaannya sebagai Peserta dalam program JKK dan JKM kepada BPJS Ketenagakerjaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Setiap orang yang bekerja wajib mendaftarkan dirinya sebagai Peserta dalam program JKK dan JKM kepada BPJS Ketenagakerjaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

“Pasal 5 PP JKK-JKM

- (1) Peserta program JKK dan JKM terdiri dari:
  - a. Peserta penerima Upah yang bekerja pada Pemberi Kerja selain penyelenggara negara; dan
  - b. Peserta bukan penerima Upah.
- (2) Peserta penerima Upah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, meliputi:
  - a. Pekerja pada perusahaan;
  - b. Pekerja pada orang perseorangan; dan
  - c. orang asing yang bekerja di Indonesia paling singkat 6 (enam) bulan.
- (3) Peserta bukan penerima Upah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:
  - a. Pemberi Kerja;
  - b. Pekerja di luar hubungan kerja atau Pekerja mandiri; dan
  - c. Pekerja yang tidak termasuk huruf b yang bukan menerima Upah.”

Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 1 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program Jaminan Kecelakaan Kerja, Jaminan Kematian, dan Jaminan Hari Tua Bagi Peserta Bukan Penerima Upah (Permenaker No. 1/2016) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 21 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 1 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program Jaminan Kecelakaan Kerja, Jaminan Kematian, dan Jaminan Hari Tua Bagi Peserta Bukan Penerima Upah (Permenaker No. 21/2017). Pasal 3 Permenaker No 1/2016 “Peserta Bukan Penerima Upah wajib mengikuti 2 (dua) program yaitu JKK dan JKM dan dapat mengikuti program JHT secara sukarela.



## b) Jaminan Hari Tua

“JHT dapat diikuti secara sukarela oleh peserta bukan penerima upah. Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Program Jaminan Hari Tua (PP No. 46/2015) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Program Jaminan HariTua”.

“Pasal 2 PP No.46/2015

- (1) Setiap Pemberi Kerja selain penyelenggara negara wajib mendaftarkan dirinya dan Pekerjaanya dalam program JHT kepada BPJS Ketenagakerjaan sesuai penahapan kepesertaan.
- (2) Setiap orang yang bekerja wajib mendaftarkan dirinya dalam program Jaminan Hari Tua kepada BPJS Ketenagakerjaan sesuai dengan ketentuan peraturanperundang-undangan.”

“Permenaker No. 1 Tahun 2016 sebagaimana telah diubah dengan Permenaker No. 21 Tahun 2017. Pasal 3 Permenaker No. 1/2016 “Peserta Bukan Penerima Upah wajib mengikuti 2 (dua) program yaitu JKKdan JKM dan dapat mengikuti program JHT secara sukarela.”

## c) Jaminan Pensiun

“Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Program Jaminan Pensiun (PP No. 45/2015) dan PeraturanMenteri Ketenagakerjaan Nomor 29 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pendaftaran Kepesertaan, Pembayaran dan Penghentian Manfaat Jaminan Pensiun(Permenaker No. 29/2015), pemberi Kerja selain penyelenggara negara wajib mendaftarkan seluruh Pekerjaanya kepada BPJS Ketenagakerjaan sebagai

Peserta sesuai penahapan kepesertaan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

Dalam hal Pemberi Kerja selain penyelenggara negara nyata-nyata lalai tidak mendaftarkan Pekerjaanya, Pekerja berhak mendaftarkan dirinya sendiri dalam Jaminan Pensiun kepada BPJS Ketenagakerjaan yang sesuai dengan penahapan. Ini berarti yang wajib untuk mengikuti jaminan pensiun adalah pekerja yang bekerja pada pemberi kerja. Pekerja adalah setiap orang yang bekerja dengan menerima upah atau imbalan dalam bentuk lainnya. Sedangkan pemberi kerja adalah orang perseorangan, pengusaha, badan hukum, atau badan-badan lainnya yang mempekerjakan tenaga kerja atau penyelenggara Negara yang dalam hal ini memperkerjakan pegawai negeri dengan membayar gaji, upah, atau imbalan dalam bentuk lainnya. Hal serupa juga disebutkan dalam Pasal 2 Permenaker No. 29/2015 sebagai berikut:

- (1) Peserta merupakan Pekerja yang bekerja pada Pemberi Kerja selain penyelenggara negara.
- (2) Peserta sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu Peserta penerima upahyang terdiri atas:
  - a. Pekerja pada perusahaan; dan
  - b. Pekerja pada orang perseorangan.

## d) Jaminan Kesehatan

“Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2013 tentang JaminanKesehatan (Perpres No. 12/2013), peserta Jaminan Kesehatan meliputi:

1. Penerima Bantuan Iuran (PBI) Jaminan Kesehatan; dan
2. bukan PBI Jaminan Kesehatan.

Peserta bukan PBI Jaminan Kesehatan merupakan Peserta yang tidak tergolong fakir miskin dan

orang tidak mampu yang terdiri atas:

1. Pekerja Penerima Upah dan anggota keluarganya;
2. Pekerja Bukan Penerima Upah dan anggota keluarganya; dan
3. Bukan Pekerja dan anggota keluarganya.”

“Pekerja Bukan Penerima Upah adalah setiap orang yang bekerja atau berusaha atas risiko sendiri. Pekerja Bukan Penerima Upah terdiri atas:

1. Pekerja di luar hubungan kerja atau Pekerja mandiri; dan
2. Pekerja yang tidak termasuk huruf a yang bukan penerima Upah.”

Kepesertaan Jaminan Kesehatan bersifat wajib dan mencakup seluruh penduduk Indonesia. Jadi, dikarenakan hubungan pengemudi transportasi *online* dengan perusahaan transportasi *online* adalah hubungan kemitraan, maka tidak bisa menggunakan ketentuan dalam UU Ketenagakerjaan atau peraturanperundang-undangan lain di bidang ketenagakerjaan. Sehingga perusahaan transportasi *online* tidak mempunyai kewajiban untuk mendaftarkan pengemudi transportasi *online* pada program jaminan sosial. Namun, berdasarkan UU BPJS, pengemudi transportasi *online* wajib mendaftarkan diri sendiri sebagai peserta kepada BPJS. Dalam hal ini, pengemudi transportasi *online* merupakan peserta bukan penerima upah, yang salah satunya meliputi pekerja di luar hubungan kerja atau pekerja mandiri. Sebagai peserta bukan penerima upah, pengemudi transportasi *online* wajib untuk mendaftarkan diri Anda pada program Jaminan Kesehatan, JKK dan JKM, serta dapat pula mengikuti program JHT secara sukarela.

Apabila ditinjau dari aspek kepastian hukum, menurut Van Apeldoorn, kepastian hukum yaitu adanya kejelasan

skenario perilaku yang bersifat umum dan berlaku mengikat semua warga masyarakat termasuk bentuk konsekuensi hukumnya. Kepastian hukum juga berarti apa yang dapat ditentukan dari hukum, dalam hal-hal yang bersifat konkret. (Frans Magnis Suseno, tt: 75) Regulasi mengenai Jaminan Sosial yang tersebar dalam berbagai produk perundang-undangan demikian telah mengatur secara menyeluruh baik kepada pekerja dalam hubungan kerja maupun yang berada dalam sektor informal sehingga kejelasan scenario berprilaku yang harus diambil oleh para pihak sehingga kebijakan tersebut telah mampu mencerminkan asas kepastian hukum.

Sedangkan ditinjau dari aspek perlindungan hukum, menurut Azhar Usman, perlindungan hukum adalah “segala sesuatu upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada pihak-pihak terkait, selain itu perlindungan hukum merupakan suatu perlindungan yang diberikan pemerintah guna melindungi dan menjamin hak-hak dan kepentingan-kepentingan para pihak, sehingga akan timbul hak dan kewajiban dari masing-masing pihak”. (Azhar Usman, 2007: 77) Pemenuhan hak atas suasana kerja yang terjamin dan aman telah diupayakan negara untuk melindungi para pekerja BPU yang tidak memiliki peran pemberi kerja untuk mengurus jaminan sosialnya sebagai tenaga kerja. Sehingga jaminan sosial menjadi kewajiban dan hak secara bersamaan untuk dimiliki oleh pekerja atau karyawan BPU untuk memberikan perlindungan dari resiko yang mungkin diperoleh dalam proses bekerja.

Pengalaman banyak negara, tak ada satupun yang mampu memaksa seluruh pekerja sektor informal membayar premi rutin. Sehingga ada berbagai teori yang dikembangkan ahli untuk menjangkau sektor informal. Oleh karenanya mengatasi dengan dua cara yakni Pertama, pemerintah memberikan subsidi premi kelas 3 secara

penyediaan kepada seluruh pekerja sektor informal. Ini merupakan pilihan paling cepat, mudah, dan efisien. Karena administrasi yang sederhana, tidak perlu biaya pengumpulan iuran, sosialisasi pendaftaran JKN, dan berbagai biaya lain yang bisa dikurangi. Model ini dikembangkan Thailand melalui program *Thai Universal Coverage*. Risikonya, berakibat meningkatnya informalitas pekerja. Kedua model *partial subsidy*. Yaitu pembiayaan campuran antara kontribusi pekerja sektor informal dan subsidi pemerintah. Untuk itu diperlukan kajian *ability to pay* (ATP) dan *willingness to pay* (WTP) terhadap kemampuan pekerja sektor informal membayar iuran. Penelitian Pusat Kebijakan Pembiayaan dan Manajemen Asuransi Kesehatan Fakultas Kesehatan (KPMK FK) UGM menunjukkan, ATP pekerja sektor informal yang menunggak pembayaran premi adalah Rp 16.570. Jika ingin menggunakan model *partial subsidy*, angka ini mungkin bisa digunakan sebagai pijakan awal subsidi premi dari APBN dan APBD untuk sektor informal. Mungkin sekitar Rp 10.000 perorang perbulan. Model kedua sudah dikembangkan beberapa negara seperti Korea Selatan dan China. Ahli *Universal Health Coverage* Joe Kutzin dalam salah satu pemaparan di Indonesia menyatakan pilihan kedua ini lebih tepat untuk Indonesia. Dilihat dari faktor ekonomi, politik, maupun budaya. (Muttaqien, 2017)

## **PENUTUP**

### **Simpulan**

Pertama, Kepada perusahaan ojek online Melihat perkembangan zaman dan kebutuhan lapangan pekerjaan yang semakin berkembang dan meningkat merangsang pertumbuhan sektor informal ditengah masyarakat salah satunya juga pada bidang teknologi transportasi. Para pengemudi daring yang beroperasi dibawah perusahaan transportasi daring seperti Go-Jek dan Grab membutuhkan adanya

jaminan sosial sesuai hak nya yang wajib dijamin oleh negara sesuai pasal 34 ayat (2) UUD NRI 1945. Negara, pemberi kerja dan pekerja wajib bersinergi dalam memberikan jaminan sosial demikian dalam suatu hubungan kerja, namun kemudian hal ini menjadi tidak berlaku kepada hubungan pengemudi daring dengan perusahaannya sebab hanya dilandasi dengan hubungan kemitraan. Hubungan kemitraan ini kemudian digolongkan sebagai sektor pekerjaan informal. Walau dengan angka partisipasi yang masih rendah.

Kedua, Pemerintah harus terus mengupayakan akomodasi dengan adanya Pemenaker No 1 Tahun 2016 yang kemudian dirubah dengan Permenaker No 21 Tahun 2017 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program Jaminan Kecelakaan Kerja, Jaminan Kematian, dan Jaminan Hari Tua Bagi Peserta Bukan Penerima Upah. Sebagai golongan Pekerja BPU maka Perusahaan tidak memiliki kewajiban mendaftarkan Para Pengemudi sebagai Peserta Jaminan Sosial, namun hal ini menjadi wajib untuk Para Pengemudi untuk mendaftarkan dirinya sendiri.

Dengan demikian, memberikan gambaran bagaimana negara telah berupaya menjamin adanya kepastian hukum kepada para pihak baik kepada Perusahaan maupun Pengemudi mengenai hak dan kewajiban dari perjanjian yang mendasari hubungan keduanya, namun disini lain juga tetap menjamin adanya perlindungan hukum kepada para pengemudi untuk berhak dan wajib mendaftarkan dirinya dalam JKK, JKN dan JKM dan sukarela terhadap JHT.

### **Saran**

Walaupun demikian hubungan yang terbangun bukan tripartit antara perusahaan, pengemudi dan Negara namun Jaminan Sosial menjadi hal yang harus tetap diakomodasi. Peran yang harus diambil oleh perusahaan walau tidak

berkewajiban sebagai pemberi kerja, namun secara moral, perusahaan berkewajiban menghimbau dan menyosialisasikan kepada mitra pengemudinya untuk menyukseskan program pemerintah tersebut dalam melindungi adanya para mitra tersebut, dan pemerintah sebagai fasilitator harus mampu mensosialisasikan program jaminan sosial tersebut kepada para pengemudi bahkan juga menjangkau seluruh sektor pekerja informal dan memastikan perlindungan maksimal dalam bentuk segala aktifitas perekonomian warga negara.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Ah Maftuchan, *et. al.* “Pengemudi Ojek Daring dan Kerja Layak”. Prakarsa Policy Brief April 2018.
- Abdillah, Siti Ummu dan Sri Anik. 2015. “Kebijakan Sosial Tenaga Kerja Informal Berbasis Keadilan Sosial Untuk Meningkatkan Kesejahteraan.” Yustisia. Vol. 4 No. 3 September – Desember 2015.
- Anindhita, Wiratri, Melisa Arisanty, dan Devie Rahmawati. “Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online.” Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC. Jakarta: Universitas Bakrie, 2016.
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. “Kajian Evaluasi Pembangunan Sektoral: Peran Sektor Informal Sebagai Katup Pengaman Masalah Ketenagakerjaan.” Kedeputan Evaluasi Kinerja Pembangunan. Jakarta. 2009.
- Manning, Chrissdan Tadjuddin Noer Effendi. “Urbanisasi, Pengangguran dan Sektor Informal di Kota Jakarta”. Yayasan Obor Indonesia, Jakarta. 1996.
- Muttaqien. “Mimpi Jaminan Kesehatan Semesta”. Artikel dimuat Surat Kabar Harian Kedaulatan Rakyat, Selasa 28 November 2017.
- Emirzon, Joni. “Laporan Penelitian Pusat Pengkajian Ekonomi dan Keuangan”. Jakarta. 2005.
- Hafsah, Muhammad Jafar. “Kemitraan Usaha”. Pustaka Sinar Harapan. Jakarta. 1999.
- Irsan, Koesparmono. “Hukum Ketenagakerjaan Suatu Pengantar”. Jakarta. 2005.
- Lembaga Demografi Universitas Indonesia. *Dampak GO-JEK terhadap Perekonomian Indonesia*. 2018.
- Soepomo, Iman. “*Pengantar Hukum Perburuhan*”. Djambatan. Jakarta. 1999.
- Suseno, Frans Magins. “Etika Dasar Masalah-Masalah Pokok Filsafat Moral”. Kanisius. Yogyakarta. tt.
- Usman, Azhar. “Perlindungan Hukum Dalam Penempatan Tenaga Kerja Indonesia, *Jurnal Mimbar Hukum*, Universitas islam Jakarta. (2007).

